

# VAJSZÍNŰ ÁRNYALAT

## Eiffel Műhelyház a felújított Északi Járműjavítóban



Az öthajós csarnok tartószerkezetét a szakmai szájhagyomány szerint a Ferenc József hidat jegyző Fekete-házy János tervezte

(Fotó: Lugosi Lugo László)

Építész:  
Marosi  
Miklós

„Ne tessék nyugtalankodni, mondta volna (a Kormos-anekdota szerint) az egyszeri szobafestő, EZ MÉG KAP FOGNI EGY VAJSZÍNŰ ÁRNYALATOT” – írja Esterházy Péter a Szebeni Andrással közösen jegyzett fényképalbum fülszövegében. „Ebben az ígéretben telt – folytatja Esterházy – az életünk, hogy igaz ugyan, most így meg amúgy, botrányosan, de ne tessék nyugtalankodni, mert ez még kap fogni egy vajszerű árnyalatot. Valóban. Kap fogtunk egy vajszerű árnyalatot. Erre gondoltunk?” [1]

Erre! – perelhet bárki hálásan az ontológiai derű író-fejedelmével. Jelen sorok írásakor persze még nem tudni, kitart-e a szufla a kőbányai kulturális központ ügyében, de a fő fragmentumaiban elkészült Eiffel Műhelyház jelmeztára, az egykori targoncajavító lizénaközei már megkapták a maguk vajszerű árnyalatát.

A Metszet 2017/5-ös számában az új kőbányai ügyfél-központ kapcsán már megállapíthattuk, hogy „a legutóbbi évek önkormányzati fejlesztései, a helyi identitástól elválaszthatatlan ipari műemlékek védelme vagy az Egis és a Richter egymással versengő beruházásai nemcsak az építészeti térképén helyezték el Kőbányát, de a történelméből eredő, persze nehezen megfogalmazható, de annál határozottabban érzékelhető identitás kibontakoztatásában is szerepet játszanak”. [2] Ennek a folyamatnak ért újabb állomásához a kerület, amikor eldőlt, a hányatott sorsú Északi Járműjavító területén található, megőrzésre érdemes épületállomány felújításával – egyéb állami intézmények mellett – egyszerre települ ide a Közlekedési Múzeum és az Opera műhelyháza. Új kulturális központ van kialakulóban, amelynek – Budapest léptékében – de-

centralizáló topográfiája éppoly mintaszerű, mint a tény, hogy egy hányatott sorsú rozsdáövezetben valósul meg; a múzeum nemzetközi pályáztatása éppoly példaértékű, mint ahogy az itt bemutatott, jelen sorok írásakor még javában épülő Eiffel Műhelyház megoldásai is azok.

Az Eiffel-csarnok története a legtöbb civilizatorikus vagy ipari beruházásunkéhoz hasonlóan a kiegyezésig nyúlik vissza. A területet 1868-ban adta el a főváros az egy évvel korábban alakult Magyar-svájci Gépgyár Részvénytársaságnak, [3] amely 1869-ben továbbértékesítette a telek egy részét az Osztrák Fegyvergyárnak. Ugyancsak 1868-ban alapították meg a „Magyar-belga Gép- és

Az Eiffel Műhelyház nagyszerű létesítmény – mondja Szinetár Miklós, a Magyar Állami Operaház címzetes főigazgatója. – Büszke lehet Magyarország arra, hogy végre sikerült az Operaháznak létrehoznia azt a játszóhelyet, melyre több évtizede szükség volt. Nagyon jó, hogy helyet kaphatott benne egy kamaraszínpad, hiszen hazánk két operaháza közül sem az Ybl-palotában, sem az Erkel Színházban nem könnyű kamaraoperát játszani. Pedig fontos a kamaraoperák esetében, hogy a szereplők arcát, szemét, játékát is látni lehessen. Remek megoldás az emelkedő nézőtér, így a néző nem kénytelen az előtte lévő „fejét nézni”, mint a 19., 20. század sok operaházában. Az pedig külön öröm számomra, hogy a termet Bánffy Miklósról, a nagy formátumú operaházi intendánsról nevezték el. Összefoglalva: valami nagyon jó született.

Hajóépítő Társaságot, amelynek telepe szintén a Kőbányai úton helyezkedett el”. [4] Csakhamar azonban mind a Magyar-svájci Gépgyár, mind a Magyar-belga Gép- és Hajóépítő Társaság tönkrement és megszűntette üzemét. A cégeket 1870-ben vásárolta meg a magyar állam, és egyesítésük után létrehozta a Magyar Államvasutak Gép- és Kocsigyárát, amelyet a Magyar Királyi Ál-



lamvasutakhoz csatoltak. A létrejött műhelyt már 1870-ben a vasút javítójaként kívánták működtetni, ilyen ugyanis nem állt még akkor rendelkezésre. A vasút gyors ütemű bővítésével azonban a járműjavítót is bővíteni kellett. Előbb 1879-ben, majd hat évvel később vásároltak újabb területeket a műhelyek számára, és a telep az utolsó, 1885-ös akvizícióval elérte végleges méretét.

A járműjavító a Magyar-svájci gépgyár által emelt üzemekben kezdte meg működését. Sínekkel kötötték össze a telepet a szomszédos Losonczi (Józsefvárosi) pályaudvarral, amely egyben a főváros vasúti sínhálózatához is kötötte az üzemet. Ha az 1873-as válság nem lett volna elég, a faszervezetű műhelyek még ugyanebben az évben leégtek, mindez pedig együttesen pecsételte meg az üzem sorsát. Az újrakezdés azonban lehetőséget adott arra, hogy az épületállomány frissítésén túl 1875-ben leválasszák a gépgyárat a kocsigyártól – a Magyar-svájci Gépgyár ugyanis a vasút igényén felül is tudott mozdonyokat gyártani –, így a terület az Államvasutak járműjavító főműhelyévé alakult. [5] A fejlesztések eredményeként 1886-ra már vagy tucatnyi építmény és műtárgy állt a területen, köztük az 1883 és 1885 között felépült mozdonyszerelő csarnok és fűtőház – vagy ahogy becézik, az Eiffel-csarnok is. Az épület szerzősége kétséges, a szakirodalom éppúgy nem támasztja alá azt, hogy bármi köze lenne a párizsi mérnökiroda munkájához, mint ahogy azt a szakmai körökben egyébként elfogadott nézetet sem, hogy tervezője a Magyar Királyi Államvasutak kötelékéhez tartozó, a későbbi Ferenc József hidat tervező Feketeházy János. Ha így is van, mert va-

**A homlokzatokat meghatározó tégladiszeket és reliefeket vagy restaurálták vagy pedig újraépítették**

(Fotó: Lugosi Lugo László)



**Az oldalhomlokzatok rekonstrukciója úgyszintén kihívásos volt: három lizénaközönként eltérő szocialista brigádok dolgoztak a műhelyben – az egyes homlokzatszakaszokat a csapatok a saját ízlésük szerint festették át. A téglafogszóknak nem maradt itt nyoma, ezt előregyártott elemekből pótolták**

(Fotó: Lugosi Lugo László)





Az előcsarnok scenografikus eleme az itt kiállított mozdony, amely léptéke folytán is jól illeszkedik a térhez. A háttérben látható az a közönséghíd, amely a késve érkezők felső feltöltését teszi lehetővé

(Fotó: Eiffel Műhelyház)



Az elementáris hatású térsor összesen több mint száz méter hosszú

(Fotó: Eiffel Műhelyház)

lószerű, hogy azért így van: Feketeházy János feltehetően „csak” a vasszerkezetet tervezte, a homlokzati rendszer szerzője ismeretlen. Épp ily talányos a név: elképzelhető, hogy a műszaki folklór az Eiffel-torony szegecselt rögzítéseinek formaazonosságá miatt nevezte el a párizsi mérnök-építészről a járműjavítót.

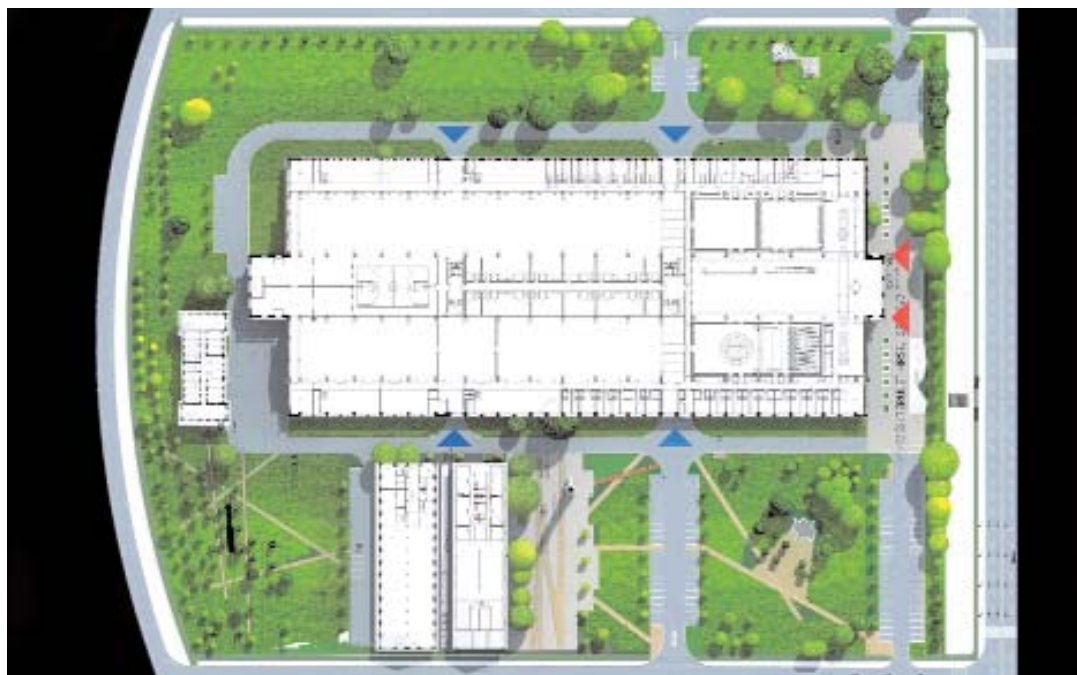
A csarnok – még ha csak technikai-kronológiai értelemben, pusztán rövid időmegszakítással – két ütemben épült: „az első ütemben a Kőbányai út felőli 13 ötnyílású keretállás épült meg, amelyet a második ütemben követte az északi 6 ötnyílású és 1 egynyílású keret”. [6] A mozdonyokat oldalról tolták a középhajóba, ahol a ke-

Az előcsarnok látványa a közönséghídről. Balra az „Opera-színpad”, jobbra az „Erkel-színpad” és a zenekari stúdió

(Fotó: Rákossy Péter)





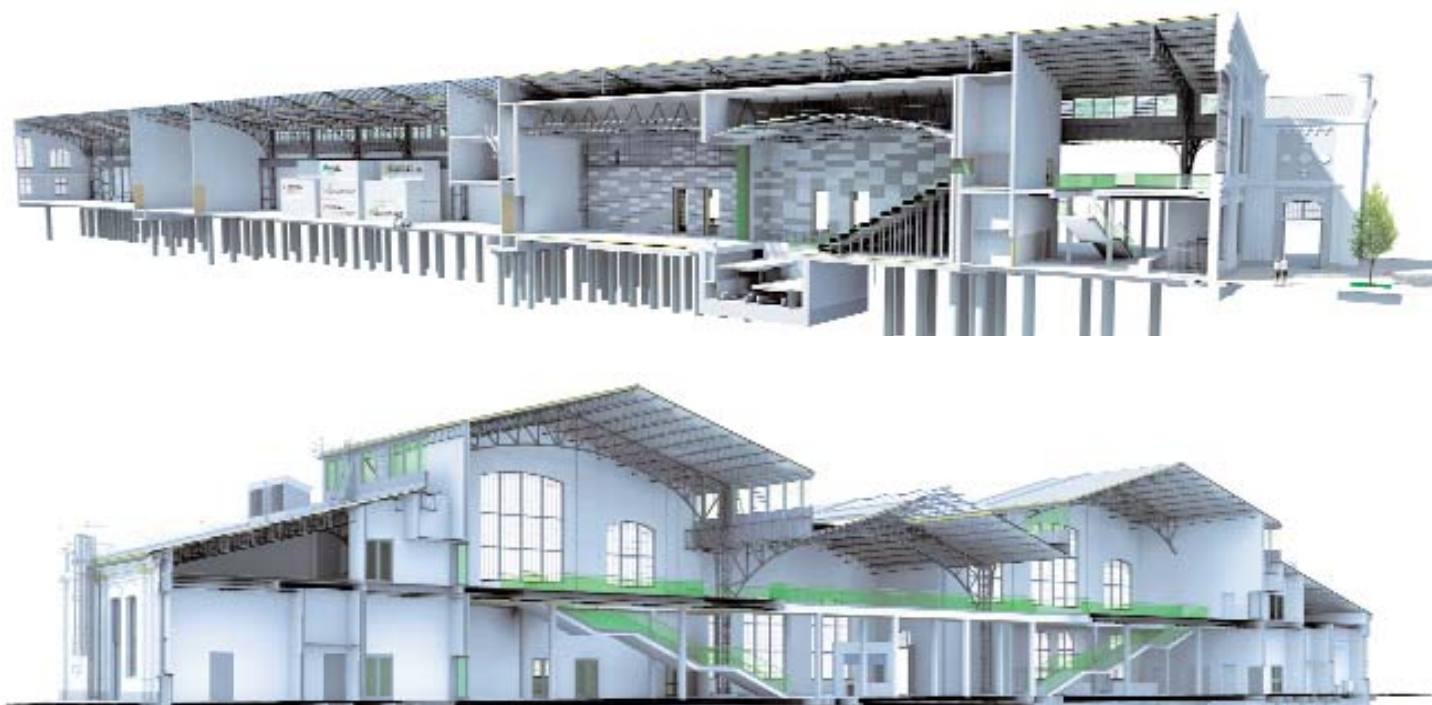


Helyszínrajz: a bal oldalon csatlakozó MÁV típus-irodaépület lesz a zeneiskola, a lenn látható épületpár pedig a jelmezsztár és -kölcsonzó illetve a terület működtetéséhez szükséges funkciókat befogadó egykori kovácsműhely

resztben álló kocsikat egy gőz tolópad mozgatta a merőlegesen ágazó szerelőaknákhöz, tisztítógödrökhöz. Az épületet két részre osztották: a felső, északi blokkban egy negyven mozdony számára kialakított fűtőház volt, a déli szakaszba telepítették az ötven mozdony és szerkocsi javítására alkalmas műhelyt. Az így kialakított

rombolásait. A felújításokat azonnal, 1945-ben megkezdtek, cél az eredeti állapot helyreállítása volt, ám egy 1947-es, egész Budapesten végigsöprő vihar olyannyira megrongálta a fedést, hogy annak pótlását anyagihiány miatt már csak kompromisszumokkal lehetett megoldani. A technológiai átalakítások következtében az '50-es

Hosszmetszet a Bánffy termen keresztül



csarnok a maga kétszáztizennégy méteres hosszával és kilencvenhat méteres szélességével az ország legnagyobb alapterületű műemléke lett. A tíz, tizenkét méteres főtartók szegecselt, nem hegeszthető acélból készültek, és a csodával határos módon – a telepet ért komoly pusztítások ellenére – kibírták a második világháború

évektől már villanymozdonyokat is javítottak, a gázolajüzemű mozdonyokat a szomszédos – közlekedési múzeumként elképzelt – dízelcsarnokban gyógyították. A második renoválásra 1984-ben került sor, amikor komoly tartószerkezeti vizsgálatokat követve különböző erősítéseket írtak elő a szerkezetre. Mely szerkezetnek a mai

Keresztmetszet az előcsarnokon keresztül felvéve

Látványterv a parkról: a megközelítés és a tömegközlekedés egyelőre tartogat kihívásokat. A park kialakításakor az volt a cél, hogy lehetőleg megmaradjanak az iparvágányok nyomai



Más idők járnak, és ez nem a régi nagyok, Ybl Miklós vagy Komor Marcell hibája. Az Operának ma már konkurálnia kell nemcsak más színházakkal, televíziók özönével, de még a filmes és a kütyüvilággal is. Ehhez pedig más típusú csomagolás és más, kidolgozottabb, látványosabb, megrendítőbb, érdekfeszítőbb tartalom kell. Ahhoz pedig próbalehetőség, igényes díszlet és jelmez, amely a sokéves használat során nem megy tönkre a beázó bérelt raktárban. Lám, utolsók voltunk próbatermek, saját raktárak és rendesen kiépített műhelyek nélkül, kamaraszínház nélkül, rendezvénytér nélkül, s most első lehetünk, mert ilyen integrált komplexuma senkinek sincs az operavilágban. És ez mostantól az origónk: mindenki azt láthatja, hogy az asztalosaink végre felkerülnek a pincéből a napfényre, mint a Fidelio foglyai, de eközben, valójában ezzel is az európai első vonalú operaját-szás felé teszünk egy lépést. És az Eiffel szerencsére hatalmas, rengeteg ilyen lépés befér. *Ókovács Szilveszter főigazgató, Magyar Állami Operaház*

sztenderdjeink szerint megállni sem lenne szabad, hogy ez mégis így van, az egy mára elfeledett kor építési kultúrájának legfőbb bizonyítéka.

A csarnok 2009-ig őrizte eredeti funkcióját. A járműjavítás ekkor Szolnokra költözött, ebek harmincadjára hagyva ezt az ipari csodát, amelyet azonnal elkezdtek széthordani. Látva az áldatlan állapotokat, a műemlékvédelem különösebb előkészítés nélkül, gyorsított eljárással védte le a területen található fontosabb objektumokat: a tempó számlájára volt írható az a sutaság is, amely a terület előtt egykoron látható megállóépületet is megőrzendőként jegyezte be. Ahogy az ipari területeken szokásos, a toldalékok, átalakítások és túlépítések dzsungelszerű rozsdarommá rohasztották ezt az ipari nekropoliszt is, amelyen végül öt házat tartottak meg. A közlekedési múzeum leendő épületét, egy kissé rosszízű házat a szocialista modernizmus korszakából, illetve a főcsarnokot a hozzá tartozó MÁV-típusúterv szerint épített irodaházzal, a targoncajavítóval és a kovácsműhellyel.

A terület funkcionális utóhasznosítására voltaképp hamar sor került, ehhez viszont szükséges volt, hogy talál-

kozzon egymással az Operaház és a Közlekedési Múzeum, egy-egy vizionárius vezető, Ókovács Szilveszter és Vitézy Dávid személyes ambíciói által is hajtva. A Közlekedési Múzeum számára akkor értékelődött fel a terület, amikor egyértelművé vált, a városligeti pavilon még a legnagyobb vэрáldozatokkal sem tehető alkalmassá a nagyméretű masinák pinceszinti elhelyezésére. Az Operaház számára pedig akkor, amikor kiderült, a versenyben lévő másik MÁV-területet, a BVSC mellett lévő nagyobb telket a kerületi vezetés egyéb célokra szánta.

A KÖZTI – szűkebben pedig Marosi Miklós – irodája már mindkét helyszínnel foglalkozott. Hogy végül a beruházás bizalmat kapott, a kormány pedig erre a területre és kifejezetten erre a csarnokra szavazott, az köszönhető volt annak a filmnek is, amelyet a Marosi-stúdió készített (az Operaház megrendelésére, főigazgatói forgatókönyv alapján), és amely rendkívül életszerűen lakta be a házat, mutatta be a műhelyház leendő működését.

A Magyar Állami Operaház komoly infrastrukturális bővítése már évek óta napirenden volt. Az Erkel Színházba szervezett előadásokkal kibővült repertoár, a premerek magas száma, a díszlettárolás megoldatlansága,



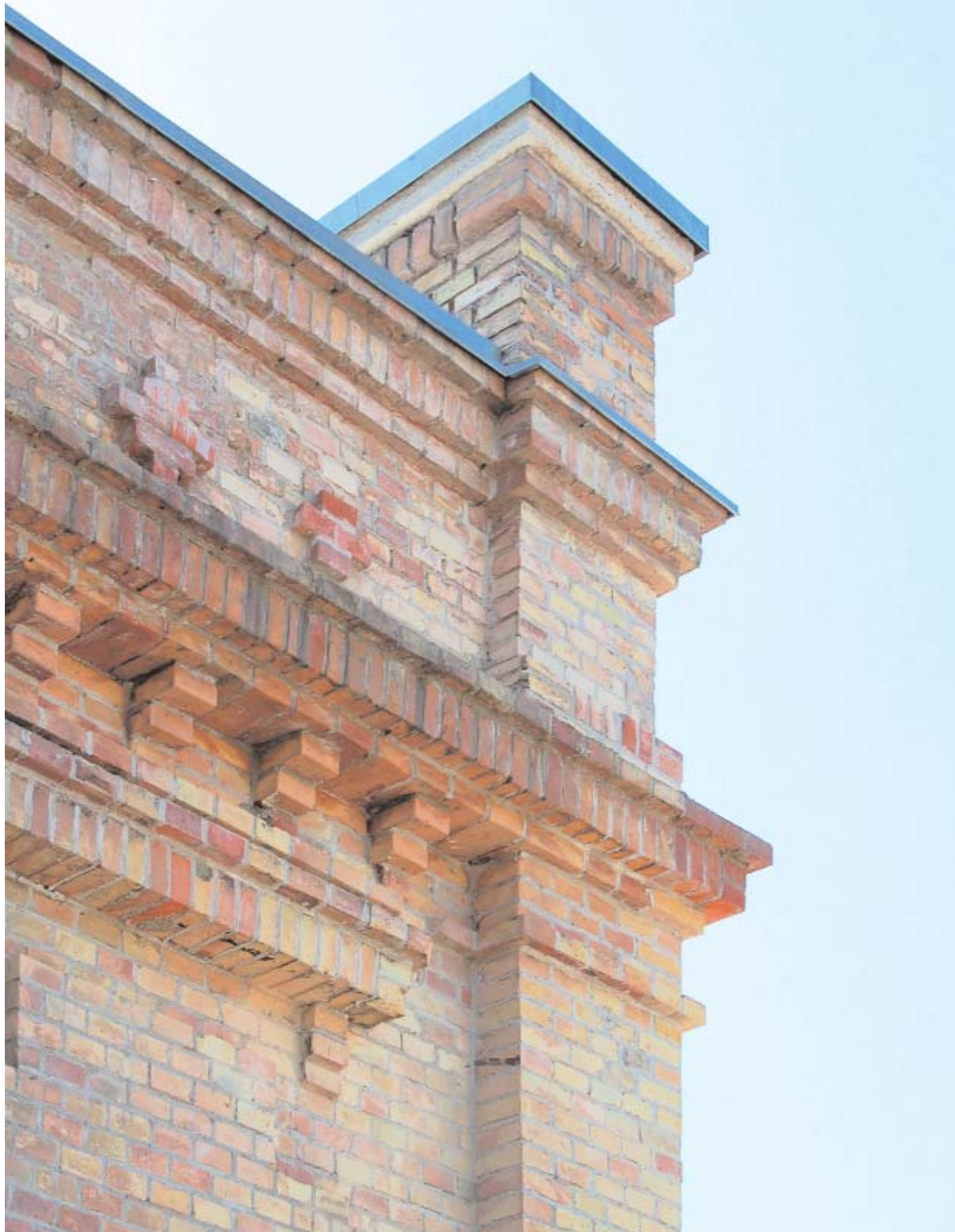
**Előcsarnok a büfével**

(Fotó: Lugosi Lugo László)



Miközben a századvégi ipari építészet egyik legszebb példájaként tartjuk számon a téglamíves homlokzatot, nem szabad elfelejteni, hogy a saját korában ez a funkció nem tartozott a „méltó”, a „megbecsült” megbízások közé

(Fotó: Lugosi László)



továbbá az Andrássy úti ház rekonstrukciója és ezzel az igény, hogy tehermentesítsék a történeti tereket, nos, mindez egyszerre támogatta a programjában és méretében is egyedülálló műhelyház gondolatát. A program tényleg rendkívüli. Az öthajós csarnokot egy olyan centralizált műhely- és próbateremként kell elképzelni, amely alkalmas arra, hogy egyszerre teszteljék benne az Erkelben és az Operaházban futó darabokat. Ennek alapját az a színházterem és házi színpad jelenti, amelyek alapterületei megegyeznek az Operaház és az Erkel Színház hasznos színpadméretével, a Bánffy-terem (színházterem) színpadnyílása pedig mindkét színház színpadnyílásméretének megfelelő. A házi színpadhoz csatlakozik egy olyan zenekari próbaterem, amely stúdiófelvételek készítésére is alkalmas. A földszinti közönségtér köti össze a három termet, amelyeket egybenyitva csaknem ötezer négyzetméteres rendezvényter jár létre. Az aula építészetiileg is meghatározó eleme az a lépcső- és hídrendszer, amely az Opera-színpad elméleti replikájának tekinthető Bánffy-terem előadásaira késve érkező nézők felső töltését teszi lehetővé, illetve indít el egy

**Az előcsarnokból induló híd egy olyan útvonal első állomása, amelyen keresztül bejárható az egész épület a próbák és az üzem zavarása nélkül**

(Fotó: Lugosi Lugo László)



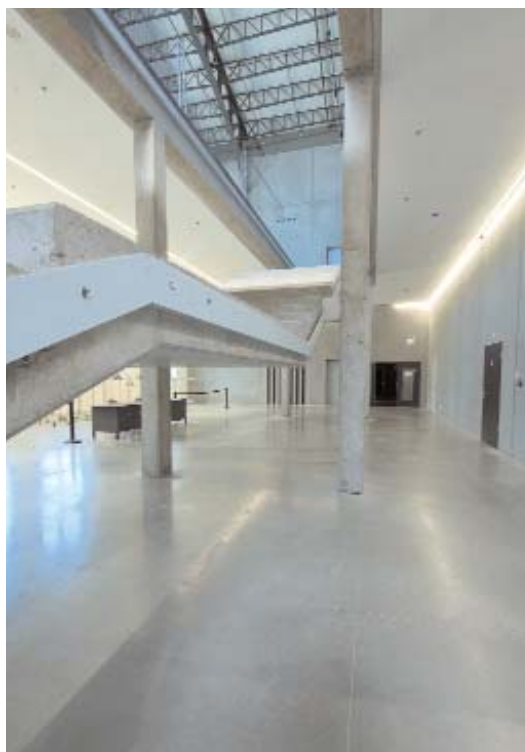
olyan látogatói promenád, amely anélkül vezet végig az üzemi tereken, hogy az ott folyó munkát a bámeszködők zavarnák. A legszenikusabb motívum az előcsarnokban elhelyezett – és a magyar vasút kincseként őrzött – 327-es MÁVAG típusú szegecselt acélból készült gőzmozdony, valamint a részben az Opera dolgozói által felújított nesselldorfi teakfa étkezőkocsi, amely eredeti rendeltetéséhez híven az intézmény büféjeként szolgál. A léptéket éppúgy belakó, mint a dalszínjátszás hőskorát felelevenítő mozdony remekül érzi magát a térben, de jelenléte inkább színpadi, semmint ipari; inkább díszlet, semmint emlék. Remekbe szabott dísz tárgy, és bevalom, a fentiekén túl ezért sem tekinteném rekonstrukciónak azt, ami itt történt. Ennek belátásához érdemes egy pillanatra felidézni a fontosabb európai rekonstrukciós stratégiák kapcsán tett korábbi megállapításokat: „a rendszeres biennále-látogatók számára egészen megkapó élmény, ahogy az Arsenale térsora évről évre újabb elemmel gazdagodik, ahogy az egész város költői pusztulata egyugyanazon természetességgel szüli magába a felhagyott biztosítótáblákat és Ingo Maurer dizájncsillárait. Az efféle – jobbára olasz, spanyol és portugál – példák mögött éppúgy fellelhető a térhasználat eleganciája, mint az autenticitás igénye; éppúgy segíti létrejöttüket gazdasági megfontolás, mint szorító időhiány. Velencében egész egyszerűen nem éri meg időt fecsecelni a kapcsolószekrények eltávolításával, ha a felszabaduló és méregdrága tereket csak később lehet kiadni. Portugália már a kétezres évek elején felismerte, hogy legfőbb turisztikai vonzereje az, hogy a kevés ’úgy maradt’ országok egyike Európában. Autenticitása ma a legfontosabb – Európa szerte pedig egyre ritkább – turisztikai vonzerő: meg is tesznek mindent annak érdekében, hogy rehabilitációik, felújításaik során mindez ne is nagyon változzon. Az adottságok és lehetőségek vezettek mindkét helyen ahhoz, hogy az ipari eszközök – intaktaságukat megőrizve – atmoszférateremtő tényezővé válhassanak.” [7] Összeolvasva mindezt a fontosabb hazai példákkal, belátható, hogy Ózdon egy efféle kísérlet – Csontos Györgyi tiszteletre méltó és romantikus hevétele ellenére is – csak részleges eredményt hozhatott, Budapesten az Eiffel-csarnok kapcsán pedig még kevésbé a múlt és a jelen együttértelmezhetőségéről, mint inkább az alkalmassá tételről szól. Kőbányán kiemelkedően magas szakmai és építészeti hagyományok mentén újítottak fel egy csarnokot egy bizonyos funkcióra, ám e tett jelentősége nem a múlt felidézésében, bizonyos kontinuitások hangsúlyozásában, mint inkább az alkalmassá tételben keresendő. Rekonstrukció helyett revitalizáció és funkcionálisizáció. Mely alkalmassá tételt szép ellentét-párral hangsúlyozza Marosi Miklós: az antracitszürkére festett acélszerkezet úgy lesz rajzos ornamentika a csiszolt beton háttérrel előtt, hogy szerepe változatlan – a



számításokat meghazudtolva vidáman tartja még a tető súlyát. Mely alkalmassá tételre utal az aljzatba süllyesztett mozdony is – nem jármű ez, hanem bútor; el nem gurulhat, hisz nincsenek már sínek.

A csarnokot keresztben harmadoló, konténeres kamionfeltöltést is lehetővé tévő keresztút választja el a közönség- és játszótereket az üzemi blokkoktól. A bal oldali – Bánffy-teremhez csatlakozó – hajósor a hátsó színpad, a kisebb konténeres díszlettárolás és -összeállítás, illetve a díszletfestés tereit szervezi. Különösen az utóbbi lesz impresszív: míg a hagyományos díszletfestés bevett eljárása a mozaikszerű kiképzés volt, amelynek során képnégyszögről képnégyszögre haladva másolták a motívumot a vászonra, addig itt a megmaradt futómacskán mozgatott projektorok felülről világítják majd a vásznat a megfestendő képekkel. A technológia különleges aljzatot is igényel: fűtött fapadló gyorsítja majd a száradást. A másik oldalon a házi színpadhoz csatlakozó hatalmas tér a jelenleg nyolc-tíz külső helyszínen tárolt díszletálmány konténeres elhelyezésére lesz alkalmas. A házi színpad és zeneterem peremére helyezték a próbaszobákat és műhelyeket, a túloldalra, a Bánffy-teremhez csatlakozva pedig a szolisták és színpadi személyzet öltözőit installálták. A szolistikaszolgálók a csarnok első felét foglalják el, a csoportos öltözők a középső hajó földszintjére kerültek. A Körvasútsor irányába eső külső, díszletfestéshez csatlakozó hajóba a lakatos- és asztalosműhelyeket telepítették, a másik oldalon a raktározást kiegészítő helyiségek találhatók (kellékraktár, világítási raktár).

A bazilikális rendszerű csarnok felső szintje fraktálként ismétli meg a csarnok öthajós elrendezését. A te-



tőlejtés miatt itt szűkebb kontúrral, de a két oldalsó hajóba a jelmezvarrodák, köztük pedig egy középfolyosóra fűzött raktár, iroda és próbafülke került. A folyosós szakasz tetején pedig természetes fénnel megvilágított belső kert szolgálja az előadás- és próbaszünetekben a pihenést, ahonnan éppúgy galériásan táruznak fel a varrodák, mint a tengely végén a sportpálya. Ez a belső csarnok a statisztákkal, gyermekkarokkal és kisballettel együtt csaknem hétszáz főnyi táncos, zenész, szolista, karénekes és balettnövendék napközi rekreációját fogja segíteni.

#### Irodalom / References

- [1] Esterházy, Péter – Szebeni, András:  
*A vajszerű árnyalat 1988–*, Pelikán, Budapest  
1993, p. 174.
- [2] Wesselényi-Garay, Andor: „Inzertum:  
Kőbányai Polgármesteri Hivatal új ügyfélszolgálati központja”, *Metszet*, Vol 8, No 5,  
pp 58–61.
- [3] Bor, Ferenc – Tóth, Tímea: Budapest X.  
Kőbányai út 30, Máv Északi Járműjavító, (23  
sz egykori mozdonyjavító és fűtőház, 43 sz  
irodaépület), *Építéstörténeti Dokumentáció*,  
H-Y Építéstörténeti és Műemléki Kft, 2026  
Budapest, Júlia utca 4, 2016 [kézirat].
- [4] Szekeres, József: „Az újpesti hajóépítés  
története I (1863–1911)”, in *Tanulmányok  
Budapest Múltjából* 14, 1961, pp 492–493.
- [5] Borosjenői Kádár, Gusztáv: „A Magyar  
Királyi Államvasutak főműhelye”, *A Magyar  
Mérnök és Építész Egylet Közlönye*, 1886, pp  
540–541.
- [6] Bor, Ferenc – Tóth, Tímea: „Budapest X.  
Kőbányai út 30, Máv Északi Járműjavító, (23  
sz egykori mozdonyjavító és fűtőház, 43 sz  
irodaépület), *Építéstörténeti Dokumentáció*,  
H-Y Építéstörténeti és Műemléki Kft, 2026  
Budapest, Júlia utca 4, 2016 [kézirat], p. 32.
- [7] Wesselényi-Garay, Andor: „Egy  
neoklasszikus síremlékei: Digitális Erőmű és  
Nemzeti Filmtörténeti Élménypark, Ózd”,  
*Metszet*, Vol 7, No 6, pp 14–21.

Nagy örömmel fogadunk mindent, ami fejlődés – mondja Pongor Ildikó Kossuth-díjas táncművész, az Operaház mesterművésze. – Bejártam a világot (mikor a táncművészet még konvertibilisebb volt), táncoltam például Berlinben is, ahol láttam már korábban ilyen hatalmas komplexumot, elámultam, mennyi csoda fér el egy ilyen csarnokban, és akkor azt gondoltam: ez a jövő. Párizsban is végigtáncoltam számos palotát, köztük a Pompidou központot, és éreztem: ezek a terek interaktívabbak, más a légkörük. Mikor az Operaház balettegyüttesének művészeti vezetője voltam, láttam, hogy az Operaházban gond a díszletek mozgatása, mert nem lehet helyben tárolni, hanem kamionokkal el kell szállítani. Az Erkelben is kicsi az oldalszínpad, a táncos is alig fér el a takarásban, nemhogy a díszletek. Kelet-Berlinben felléptem az opera színpadán, ahol akkori oldalszínpadok voltak, hogy két másik előadás díszleteit is ott lehetett tartani. Az Eiffel Műhelyház ebből a szempontból forradalmi lesz, rengeteg díszletet lehet majd tárolni a helyszínen.

Néha elgondolkodom, az építészek miért nem beszélnek azokkal, akik az életüket a színpadon töltötték, mielőtt ilyet terveznek. Például az Erkel népopera, de vannak intímabb teret igénylő előadások, most már az ilyen egyfelvonásos darabok is idehozhatók az új színpadra, igen, minden ilyen fejlesztésnek örülünk mi, az Operaház művészei. És az sem lesz baj, hogy utazgatni kell a játszóhelyek között, hiszen nekem ma is olykor nyolcvan kilométert is vezetnem kell egy nap, és vannak városszéli játszóhelyek a világ számos nagyvárosában. Lehet, valamikor a Balettintézet csak az Andrássy (majd Népköztársaság, majd ismét Andrássy) út túloldalán volt, de a Műhelyház az Erkel-től egyáltalán nincs messze, mindössze néhány kilométer.

Szívből gratulálok Szilveszternek, az alkotóknak, mert valóban európai színvonalú alkotás jött létre, mely biztosan számos siker helyszíne lesz még.



**Építész:** Marosi Miklós (Köztí Zrt., Marosi Stúdió)

**Építész tervezők:** Ács István, Pernesz Ágnes, Rabie Anisz, Csizy László, Kelemen Bálint, Petri Dávid, Weimper Viktória

**Építész munkatársak:** Süveges Adél, Dányádi Áron, Hódosi Dániel

**Statika:** Vácsi Péter

**Gépészet:** Szakál Szilárd

**Erősáram:** Máramarosi András

**Gyengeáram:** Ritzl András

**Alapozás:** Petik Csaba (Petik Kft.)

**Statikus munkatárs:** Honti Gábor (Produkív Plusz Kft.)

**Gépészet:** Virág Zoltán (Duoplan Kft.)

**Elektromos:** Kapitor György (T-System, Lysis Zone-Plan)

**Tájépítészet:** Potyondy Flóra (Park Terv Kft.)

**Épületszerkezetek:** Dr. Becker Gábor, dr. Kakasy László (BME Épületszerkezetek Tanszék)

**Belsőépítészet:** Szenes István (Szenes Design Stúdió)

**Közlekedés:** Rohrer Ádám (Közlekedés Kft.)

**Akusztika:** Huszty Csaba (Entel Kft.)

**Statikus szakértő:** Dr. Dunai László (BME Hidak és Szerkezetek Tanszék), dr. Armuth Miklós (Tetra Plan Kft.)

**Speciális technológia:** Balogh Géza (Interton Kft.)

Annak érdekében, hogy az acélszerkezet rajzossága a lehető legjobban érvényesüljön, a szerkezetet antracitszürkére festették, a burkolatok pedig homogén felületet adó, csiszolt betonból készültek (Fotó: Pernesz Ágnes)

### Az Eiffel bázis megnyitásához

Néhány napja tértem vissza Moszkvából, ahol a Bolsoj színház úgynevezett kiszolgáló színházában, a „Kis Bolsoj ban” tartottam tizenhét fiatal énekesnek tíznapos, posztgraduális mesterkurzust. Ez az intézetük szolgálja a Nagyszínház tehermentesítését. Büszke, jóleső érzéssel gondoltam arra, hogy na lám, rövidesen nekünk is lesz egy ilyen intézményünk, ahol többek között rendszeresen lehet majd a fiatal énekesekkel foglalkozni és felkészíteni őket a rájuk váró nehéz kihívásokra.

Ma már nincs európai vagy világszínvonalú operajátzás háttérbázis nélkül. Pályafutásom során számtalan esetben állt módomban egy ilyen létesítmény előnyeit élvezni a kisebb méretű európai színházaktól kezdve a New York-i Metropolitan Operáig bezárólag. Az ott felépített díszletekkel az eredeti nagyságú színpadon tudtunk naponta zavartalanul próbálni, és csak az utolsó héten, közvetlen a premier előtt költöztött át a produkció a rendes színpadra.

Az ilyen intézmény előnyeire, hosszú távú gazdaságosságára nem szeretnék itt most kitérni. Egyben azonban biztos vagyok: a MÁV Északi Járműjavító 22 ezer négyzetméteres acél és üveg gőzmozdonycsarnoka helyén épülő és rövidesen átadásra kerülő intézmény nagy szolgálatot fog tenni operajátzásunknak, és izgalmas színfoltja lesz a Kőbányai úti régióknak.

A próbaüzemelés folyamán jó néhány alkalommal látogattam az előadásokat. Az orvosolható „gyerekbetegségek” mellett már most volt egy nagyon jó érzésű hangulata a csarnoknak, és biztos vagyok benne, hogy – az operaház tehermentesítése mellett – nemcsak a megörögzött operalátogatóknak, hanem számtalan fiatalnak fog még sok örömet okozni. *Prof. emerita, Ks. Marton Éva Kossuth-, Corvin-lánc, Szent István-rend díjas operanékes, az MMA rendes tagja, a nemzet művésze*

Furcsa, koedukált üzem ez tehát félúton a campus és a kulturális tér; a heterotópia és a munkahely között, ahol a szakik éppúgy felvonulnak, mint a művészek; a sztárok éppúgy, mint a statiszták; a tutisták éppúgy, mint az akadémikusok. Teljes keresztmetszet ez egy igencsak hierarchizált, de olajozottan működő univerzumból, amelynek gravitatív közepe voltaképp egy fekete lyuk: csak a kottában, a dallamban, a mozdulatban léteznek. És az egész hóbelevanc – mint valami Kusturica-film kompániája – esténként felkerekedik, hogy a belvárosban szórakoztassa a nagydímet. Hétvégekre ráadásul meg is fordulhat a karaván, és semmiképp se szmokingos, de kardigános közönsége a belváros felől veheti célba Budapest mértani közepét, Kőbányát: az Opera ugyanis mostantól az Eiffelben játssza rétegműveit. Pót-

székekkel ötszáz nézőtér előtt a barokk és kortárs operákat, kortárs táncműveket.

Vizont az utánuk beálló csend, a skálázások estére elülő emléke hordozza ennek a háznak az igazi lehetőségeit.

Ez a hatalmas infrastruktúra bőséggel alkalmas ugyanis arra, hogy egyéb rendezvények befogadásával Kőbánya kőszínházává, új rendezvényterévé, kulturális játszótérévé, netán zeneiskolájává váljon. Feltétlen segíti utóbbit a ház északi homlokzatához csatlakozó egykori, ugyancsak védett irodaház, amelyet olyan zeneiskola-ként kívánnak kialakítani, ahol a zenekari művésztanárok fogadhatják tanítványaikat, mentoráltjaikat. Megannyi apró lehetőség a folyamatos használatra, ami egyben az Opera intézményi finanszírozását is segíthetik. Az egykori targoncajavítóban lesz a könyvtárat idéző Compactus-rendszerhez hasonlóan működtetett jelmeztár, amelyet eddig csak azért nem tudtak igazán hatékonyan a piacra is dolgozó kölcsönzőként hasznosítani, mert az Andrássy úton nem csatlakozott hozzá mosoda. Itt ez is lesz, és célszoftver hozzá. Vajszerű árnyalat pedig már most.

Mindazonáltal, egy belvárosi szövet kihívásai nem azonosak egy szabadon álló, többhektáros terület problémáival. Kilométernyi úthálózatot kell karbantartani, kertet locsolni, szerszámot raktározni: ezeket a funkciókat az egykori kovácsműhely épületébe tették.





**Előcsarnok. A szomszédos teremmel összenyitva itt ötezer négyzetméternyi közönségtér alakítható ki**

(Fotó: Nagy Attila)

És végül. Több urbanisztikai paradigma is verseng egymással annak tekintetében, melyik a legalkalmasabb arra, hogy élhetővé – vagy szexivé, trendivé és fenszivé – tegye a várost. A hipszter-urbanisztika, a megfigyelési urbanisztika, a sztárépítész; vagy a csatlakozva centralizáló, esetleg épp ellenkezőleg: a rozsdáövezetek felújításával decentralizáló koncepciók csak a jelenleg futó legfontosabbak. Budapest ma határozottan a csatlakozva centralizáló – vagyis a már eleve látogatott, központi területeket érintő helyszínek fejlesztésével – Városliget – próbál egyről a kettőre lépni, miközben a Galvani híddal és az új egyetemi központtal körvonalazódnak bizonyos decentralizációs elképzelések. Példá szerű az, hogy az Északi Járműjavító felújításával elkezdődött egy hányattatott sorsú iparterület újrashasznosítása, de ahhoz, hogy Kőbányán ez valóban működő városrész legyen, még rengeteg, egyéb munkát is el kell végezni. Ennek a területnek egyelőre nem megoldott a közlekedése, kulturált gyalogosmegközelítése pedig pláne. Nincs körülötte „város”: térszervezésével, szociológiájával, közterületi rendszerével egyelőre még nem tudja azt az élményt nyújtani, amit mondjunk a Katonából, a Zeneakadémiáról, az Operaházból, vagy bármelyik belvárosi színházból kilépve megkapunk. A Müpában sem jó a helyzet: gondoljunk csak arra a kínos toporgásra, míg a 2-es villamosra várakozik a nagyérdemű. Miközben a Müpa körül azonnal kiépült egy komplett városrész, a környék a mai napig nem reagált érdemben a kulturális központ jelenlétére, erre feltehetően akkor fog sor kerülni, amikor átadják Bordás Péter új lakóházait, esetleg befejezik a kongresz-

szusi központot. Nem szeretnék károgni, de itt sem várható drámai javulás, a környezet itt még nehezebben fogja a járműjavítót követni. Félreértés ne essék, nem gondolom, hogy lenne más alternatíva egy ekkora méretű műtárgy revitalizációjára, mint a kultúra – kormányzati eszközökkel is kiemelten kezelt – szegmensének ide telepítése, de a környékre vonatkoztatva ettől nem szabad csodát várni. Amennyiben összeolvassuk a lágymányosi egyetemi negyed és a dél-pesti kulturális központ tanulságait, nem tűnik például ördögtől szalajtottnak a Ligetben zajló, csatlakozó centrumkiterjesztés, amelynek tapasztalata segíthet abban, hogy a reáliák mentén fogalmazzuk meg várakozásainkat az új kőbányai kulturális központ kapcsán.

Nehéz lelkesedés nélkül, elfogulatlanul írni erről a házról. Marosi Miklós építészetsínálásában van valami magától értődőség, valami evidencia: ez a szinte befoghatatlanul – írásban pedig felette nehezen átadható – program úgy rittyen a terekbe, mintha Feketeházyék egyenesen erre találták volna ki ezt a házat. Egy érett mester józan, derűlátó örömméneje. És már kapott fogni egy vajszínű árnyalatot is.

**Emresz Adrienn, Wesselényi-Garay Andor**

**Színházi gépészet:** Schramm Péter (Animative Kft.)

**Akadálymentesítés:** Parti Mónika (Rehabexpert Kft.)

**Tűzvédelem:** Dr. Takács Lajos Gábor (BME Épületszerkezet-tani Tanszék)

**Konyhatechnológia:** Goulard András (Teco-Gastro Bt.)

**Felvonók:** Pölöskei Tamás (Kone Kft.)

**Bontás:** Klujber Róbert (Planning Ingatlanfejlesztő és tervező Iroda)

**Közmű:** Bíró Attila (KÉSZ Tervező Kft.)

**Öltőberendezés:** Hajdú András (Dunamenti Tűzőr Kft.)

**Raktározás és logisztika:** Kádár Mihály (TSPC Kft.)

**Épületautomatika:** Harmath László (IQ Kft.)

**Daruzási tervek:** Kádár Mihály (TSPC Kft.)

**Fotó:** Lugosi Lugo László, Pernesz Ágnes, Rákossy Péter, Nagy Attila



# A b s t r a c t s

## WESSELÉNYI-GARAY, Andor – EMRESZ, Adrienn: BUTTERY SHADE

Citation: *Metszet*, Vol 10, No 4 (2019), pp 8-17, DOI: 10.33268/Met.2019.4.1

EIFFEL WORKSHOP IN THE RENOVATED NORTHERN VEHICLE REPAIR SHOP,  
BUDAPEST, HUNGARY

ARCHITECT: MIKLÓS MAROSI

As industrial functions change their respective buildings often lay abandoned, as is the case for this Budapest rolling stock repair workshop, now operating workshop. The spaces left behind no longer have the capacity to serve an industrial function, but the architecture suggests a grand potential. Why not restore the building to serve as a transport museum and Operating Workshop. The spaces provided are perfect for both functions, social gathering and cultural identity.

## DEICHLER, Tímea: A COMMUNITY SPACE, WHERE ONE CAN ALSO READ

Citation: *Metszet*, Vol 10, No 4 (2019), pp 18-21, DOI: 10.33268/Met.2019.4.2

ROTTENBERG LIBRARY, ROTTENBURG, GERMANY

ARCHITECTS: HARRIS and KURRLE ARCHITEKTEN

Digital storage of information has transformed how libraries function creating a new opportunity for communication across the generations. Older visitors may prefer to read books in relative silence whilst the younger might opt for digital entertainment, films, games and music. This library has been developed as a social, public space which caters to all tastes in information use described by its designers as a "third" type of space. The "first" being home, the "second" work and the "third" a social/cultural space. The reality being a building which functions as a home from home where one could also work towards building a better society.

## TIMAFFY-TOUKU, Lilla: ODE FROM THE LIBRARY

Citation: *Metszet*, Vol 10, No 4 (2019), pp 22-27, DOI: 10.33268/Met.2019.4.3

LIBRARY OODI, HELSINKI, FINLAND

ARCHITECTS: ALA ARCHITECTS

Designed with longevity in mind, expected to last at least 150 years, this library complex is planned on three levels which have been made ready for future adaptations by means of suspended floors and ceilings separated by intelligent wall systems. Functioning as a conventional library, digital information hub, theatre space and temporary workshop this facility should be able to host 10 thousand people daily. Designed as a 100 metre long bridge, access to this building is possible from three important directions: the main railway station, parliament and thirdly a large urban square. The concept being to develop the Finnish culture for sharing information, meeting in public and creating almost residential scaled spaces.

## CSANÁDY, Pál: LESSONS FROM THIS YEAR'S MIES VAN DER ROHE AWARDS

Citation: *Metszet*, Vol 10, No 4 (2019), pp 28-31, DOI: 10.33268/Met.2019.4.4

TOWER BLOCK RENOVATION, GRAND PARC, BORDEAUX, FRANCE

ARCHITECTS: LACATON, VASSAL, DRUOT and HUTIN

Taking a 1960s residential block and adding a two metre wide conservatory and 1 metre wide balcony to all floors has challenged the idea that the Mies Van Der Rohe Award is usually presented to elitist projects. This building had in previous years been renovated to allow for better thermal performance meaning the actual quality of life was not vastly improved. The addition of the new balconies and conservatory has allowed its occupants to have better quality of space, improved natural ventila-

tion and better climatic control. Possibly establishing a guideline for how to renovate residential housing blocks.

## DÉNES, Eszter: THE SOUL OF THE CITY

Citation: *Metszet*, Vol 10, No 4 (2019), pp 32-37, DOI: 10.33268/Met.2019.4.5

NEW LIBRARY, MAKÓ, HUNGARY

ARCHITECTS: IMRE MAKOVECZ and JUDIT GERENCSE SZENTE-VARGÁNÉ

Makó has already established itself as a city fitting the idea of "Makó for Makovecz" and finally the library envisioned by this master architect has been realised. Faithfully undertaken by architects who worked alongside him to complete this organic architectural entity. Adding to the fact that an estimated 40 thousand visitors come to visit this cultural centre. Architecture forming a strong part of this city's soul and character.

## WETTSTEIN, Domonkos: THE LAVENDER LEANNESS

Citation: *Metszet*, Vol 10, No 4 (2019), pp 38-41, DOI: 10.33268/Met.2019.4.6

CIVIC CENTRE, TIHANY, HUNGARY

ARCHITECT: PÉTER VÉR

As tourism in the Balaton area develops so does the need for a greater diversity of attractions. During the last decade Tihany has established itself as a centre for lavender farming and the associated offshoot industries, dried flowers, perfume and food products to name a few. Here an existing building has been restored, adapting it to serve as place for "craft" manufacturing of beauty products, whilst handing over the roof space to the local government as office space.

## WARE-NAGY, Orsolya: PRIVATE-PROTECTION OF MONUMENTS

Citation: *Metszet*, Vol 10, No 4 (2019), pp 42-45, DOI: 10.33268/Met.2019.4.7

HARIS PARK at MARCZIBÁNYI SQUARE, BUDAPEST, HUNGARY

ARCHITECTS: MÁRTON KOVÁCS and SÁNDOR GÖCSEI

Originally developed as the Member's Gun Club of Budapest and shooting range this somewhat romantically styled building has been through many incarnations, none of them long lasting or very successful. Eventually the Haris family has taken hold of this unique opportunity to redevelop the German neo-Renaissance styled building and its grounds to create a new dining experience and social hub, knowing that the original architectural style of this place forms the key to its success. What makes this project unusual is the desire of a private investor to secure the cultural identity of a city's monumental building to secure a business vision.

## SÁGHI, Attila: RE. PURPOSE.

Citation: *Metszet*, Vol 10, No 4 (2019), pp 46-49, DOI: 10.33268/Met.2019.4.8

THE NEW AGE OF LISTED BUILDING RESTORATION

The current trend for restoration of historic buildings has many lessons for the architectural profession and public alike. The worst example being to leave a building to decay due to lack of function. Then come problems of bad use of space, followed by overloading a building with too many ideas or uses. The lesson being how to avoid these mistakes and generate a valid use for these buildings which respects their historic value, building fabric and contemporary use patterns.